Beter geïnformeerd op weg

Routekaart 2013 - 2023

Samenvatting









Voorwoord

Elke weggebruiker is uniek, elke reis is uniek. Afhankelijk van het reisdoel, moment van de dag en persoonlijke omstandigheden maken we onze mobiliteitskeuzes.

Wij zijn ervan overtuigd dat een intensivering en vernieuwing van de samenwerking tussen service providers, overheden, industrie en de automotive sector nodig is om de weggebruiker beter te gaan bedienen. Natuurlijk moeten collectieve belangen van leefbaarheid en veiligheid wel gewaarborgd blijven. Onze veranderopgave is dan ook om een slimme en inhoudelijk consistente mix van informatie via smartphones, navigatiesystemen en collectieve informatiekanalen op, boven en naast de weg te realiseren. We verwachten dat dit een positieve bijdrage gaat leveren aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en om de infrastructuur én dat dit de (internationale) concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven versterkt.

Realisatie van deze ambitie gaat niet vanzelf. De beoogde veranderingen raken de invulling van publieke en private verantwoordelijkheden en de daaraan gekoppelde taakopvatting, dus is een solide samenwerking van overheden en bedrijfsleven cruciaal. Om de komende jaren publiek en privaat te durven investeren en onze veranderende samenwerkingsrelatie vorm te geven, hebben we een gezamenlijke koers nodig.

In de brief aan de Tweede Kamer (*Beter geïnformeerd op weg,* kamerstuk 31305, 202*)* d.d. 7 februari 2013 heeft minister Schultz deze ambitie uitgesproken.

Hierin kondigde zij een actieprogramma aan dat bestaat uit een *Routekaart* en een *Uitvoeringsagenda*, waarin bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen hun schouders zetten onder het doorontwikkelen van de dienstverlening voor reisinformatie en verkeersmanagement. Samen de schouders eronder zetten: dat betekent niet alleen samenwerken, maar ook een open uitnodiging aan geïnteresseerden om mee te doen en open te staan voor nieuwe ontwikkelingen, diensten, producten en organisaties die gedurende de looptijd van deze *Routekaart* relevant worden.



De *Routekaart* die nu voor u ligt is het eerste product van dit actieprogramma. De *Routekaart* stippelt een strategische koers uit, die continuïteit en zekerheid wil bieden aan het bedrijfsleven en wegbeheerders. De *Routekaart* is ontwikkeld onder regie van een informele overlegtafel, met leden (wegbeheerders, service providers, industrie en onderzoek) die op persoonlijke titel hun bijdrage hebben geleverd aan de strategische koersbepaling. De eerste datum van samenkomst was onze naamgever: als *5 november groep* omarmen wij dit richtinggevende stuk en nodigen eenieder uit om dit samen met ons te realiseren.

We zijn trots op deze *Routekaart*, die we op 4 november jl. aan de minister van Infrastructuur en Milieu hebben aangeboden. Gezien de complexiteit en wederzijdse afhankelijkheid is publiek-private samenwerking essentieel. De *Routekaart* is voor ons het begin van een intensief samenspel, gericht op het realiseren van innovatieve mobiliteitsoplossingen voor een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland. De *Routekaart* is ontwikkeld als strategisch perspectief voor de gezamenlijke *Uitvoeringsagenda* (UA) van overheden en bedrijfsleven. We zetten ons de komende tijd graag in voor de ontwikkeling en realisatie hiervan.

Ab van der Touw	*CEO Siemens Nederland*
Carlo van de Weijer	*Vice-president Traffic Solutions, TomTom* *Directeur Smart Mobility, TU Eindhoven*
Chris de Vries	*Directeur Beheer en Uitvoering,* *provincie Noord-Holland*
Eric Kuisch	*Directeur Netco, KPN*
Jan Casteleijn	*General Manager Imtech Traffic & Infra*
Jan Hendrik Dronkers	*Directeur-generaal Rijkswaterstaat*
Jan Hendrik Sweers*	*CEO Vialis*
Jan van der Wel	*Algemeen directeur Technolution*
Jannet Wiggers	*Directielid SRE*
Joost van Gils*	*Directielid Economie en Mobiliteit,* *provincie Noord-Brabant*
Leo Kusters	*Managing director Mobiliteit, TNO*
Michèle Blom	*Directeur Wegen en Verkeersveiligheid,* *Ministerie van Infrastructuur en Milieu*
Nico Anten	*Managing Director Connekt*
Petra Delsing	*Directeur Stadsbeheer, gemeente Den Haag*

* *Samenstelling per 2 juli 2013. Joost van Gils is inmiddels directeur Cultuur & Samenleving en Internationalisering bij de provincie Noord-Brabant. Per 1 september 2013 is Jan Hendrik Sweers niet meer werkzaam voor Vialis.*



Samenvatting

Waarom dit actieprogramma?

Kansen benutten

Betere doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Dat kan als de weggebruiker nog beter wordt geïnformeerd en geadviseerd over de situatie op de weg. Met meer op het individu toegesneden informatie. Zo'n vraaggestuurde benadering maakt dat collectief ingrijpen door wegbeheerders beperkter en gerichter kan plaatsvinden, op die momenten dat het er écht toe doet. Het bedrijfsleven kan inspelen op die vraag door innovaties en vernieuwende technieken te introduceren waarvoor ook internationaal veel belangstelling is.

De technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan snel. Binnen tien jaar zal zo'n 60% van het Nederlandse wagenpark, ofwel de bestuurders, *connected* zijn. Die beweging zet zich door: op een termijn van 15-20 jaar zal nagenoeg het volledige wagenpark met andere voertuigen of online diensten continu connected zijn. Op de langere termijn zullen ook geautomatiseerde voertuigen tot het straatbeeld gaan behoren. Deze ontwikkelingen bieden tal van kansen voor een kwalitatief betere informatievoorziening aan weggebruikers, en een meer kosteneffectief (publiek) verkeersmanagement. Overheden en bedrijfsleven willen met het Actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg* samen de schouders zetten onder een aanpak die al deze kansen benut. Daardoor kan het Nederlandse bedrijfsleven de koppositie in Europa behouden of zelfs verder uitbouwen. Goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor economische groei.

De veranderopgave

De ontwikkeling van reisinformatie en verkeersmanagement begint niet vandaag. De afgelopen jaren zijn deze domeinen geprofessionaliseerd en dat is een aanhoudende trend. Maar op dit moment is de synergie tussen initiatieven en investeringen van marktpartijen en wegbeheerders nog wel voor verbetering vatbaar. Tegelijkertijd is de scheidslijn tussen verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement (beïnvloeden van mobiliteitsvraag, veelal *pre-trip*) door de technologische ontwikkelingen en de opkomst van op het individu gerichte informatiediensten aan het vervagen. Steeds meer coöperatieve diensten ontstaan. Dat alles vraagt om open (Europese) standaarden en meer samenwerking. Onze veranderopgave is dan ook om een slimme en inhoudelijk consistente mix van informatie via smartphones, navigatiesystemen en collectieve informatiekanalen op, boven en naast de weg te realiseren. Maar het realiseren van deze slimme mix gaat niet vanzelf. Deze transitie raakt de invulling van publieke en private verantwoordelijkheden. Overheden en bedrijfsleven zullen deze uitdagingen gezamenlijk moeten oppakken.

Het perspectief

Rekening houdend met onze vertreksituatie, onze veranderopgave en de voorziene trends ontstaat het volgende toekomstbeeld:

Het perspectief



1 Marktpartijen richten zich op het aanbieden van (informatie)diensten, die toegesneden zijn op de wensen en behoeften van de individuele weggebruiker. Deze diensten stellen de individuele weggebruiker in staat de beste keuzes te maken ten aanzien van het gebruik van het wegennet, zowel vooraf, tijdens als na de reis. Dankzij deze diensten kan de weggebruiker vlot, veilig, comfortabel, met oog voor de leefomgeving en tegen een acceptabele prijs, reizen van deur tot deur. Marktpartijen blijven daarnaast de systemen leveren die de wegbeheerders nodig hebben om het verkeersmanagement uit te voeren.



2 Wegbeheerders faciliteren de keuzes van de individuele weggebruiker maximaal door voldoende wegcapaciteit beschikbaar te stellen binnen de maatschappelijke randvoorwaarden voor veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Wanneer deze randvoorwaarden in gevaar dreigen te komen, in geval van crises en calamiteiten, of wanneer individuele keuzes averechts uitwerken voor grote groepen weggebruikers hebben overheden de mogelijkheid om collectief in te grijpen door het opleggen van lokale verkeersmaatregelen (geboden en verboden).



3 Het ondersteunen van de weggebruiker met informatie, adviezen, geboden en verboden is meer dan ooit een **publiek-privaat samenspel**. De betrouwbaarheid die de weggebruiker ervaart, hangt uiteindelijk af van de consistentie tussen de informatie en adviezen die hij ontvangt en de werkelijke situatie die hij op straat tegenkomt. Deze advisering zal steeds meer een multimodaal karakter krijgen.Het maatschappelijke belang van stabiele informatievoorziening naar de weggebruiker maakt publiek-private coördinatie en regie dan ook noodzakelijk.



4 Binnen dit samenspel spelen marktpartijen een grotere rol in de inwinning, verwerking en verrijking van data (ten behoeve van wegbeheerders en andere private partijen). Bovendien verloopt de communicatie met de weggebruiker voor een belangrijk deel via niet-wegkant-gebonden informatiekanalen zoals navigatiesystemen, smartphones en technologie in het voertuig.

De aanpak

Routekaart en *Uitvoeringsagenda*

Op 7 februari 2013 kondigde minister Schultz het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg* aan. Dit actieprogramma bestaat uit een *Routekaart* en een *Uitvoeringsagenda*, waarin bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen hun schouders zetten onder het doorontwikkelen van de dienstverlening voor reisinformatie en verkeersmanagement. Het eerste product van het actieprogramma is de *Routekaart*, die een strategische koers uitstippelt met het oog op continuïteit en zekerheid aan zowel bedrijfsleven als wegbeheerders. Deze *Routekaart* is ontwikkeld onder regie van de *5 november groep*.

De vier doelen van het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg*, met in de rechterkolom een nadere uitwerking:

Essentieel kenmerk van het actieprogramma is dat de *Routekaart* en de *Uitvoeringsagenda* in publiek-private samenwerking en onderlinge samenhang zijn ontwikkeld. Geen van beide documenten is statisch: de technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan immers snel.

Daarom is er ruimte om tussentijds aanpassingen door te voeren en wordt de uitvoering gefaseerd aangepakt. De koersbepaling in de *Routekaart Beter geïnformeerd op weg* heeft een doorkijk van 10 jaar (2013-2023).

1 Bijdragen aan de IenM beleids-doelstellingen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid conform:	*A Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):* verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, met de gebruiker voorop + waarborgen van maatschappelijke kaders voor veiligheid en leefbaarheid, en *B Beter Benutten:* 20% minder files; met aandacht voor de specifieke regionale beleidsopgaven: bijvoorbeeld op stedelijk en onderliggend niveau, waar duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid meer centraal staan.
2 Verbeteren van de dienstverlening naar reizigers	Met betrouwbare en actuele (multimodale) informatiediensten de reiziger beter in staat stellen mobiliteitskeuzes te maken.
3 Verbeteren van de (kosten)-effectiviteit en efficiëntie van publiek verkeersmanagement	Voor specifiek het netwerk van snelwegen is een *meer met minder* doelstelling van toepassing: een verdere reductie van voertuigverliesuren (5% effectiever), in combinatie met een geleidelijke afbouw (10%, periode 2015-2020) van de beschikbare middelen.
4 Versterken van de concurrentie-positie van het Nederlandse bedrijfsleven	Naar een meer efficiënte besteding van innovatiemiddelen op nationale schaal (niet opnieuw het wiel uitvinden, Nederland wordt te klein voor regionaal maatwerk in rendabele mobiliteitsoplossingen). Stimuleren van de internationale concurrentiepositie: *Nederlandse mobiliteitsoplossingen als exportproduct.*

Gezamenlijk koers bepalen

Zes bouwstenen

Voor de ontwikkeling van de *Routekaart* zijn zes bouwstenen uitgewerkt: vier inhoudelijke en twee procesmatige bouwstenen. Deze zijn in werkgroepen doordacht en omgezet in een perspectief en zes centrale transitiepaden (zie volgende pagina's). Dit vormt samen met de afspraken over governance en monitoring & evaluatie de ruggengraat van het actieprogramma. In de tabel zijn de zes bouwstenen toegelicht. De tweede kolom in de tabel duidt de veranderopgave. Deze bouwstenen bieden kansen voor innovatie en efficiency voor overheden en bedrijfsleven. De traditionele rolverdeling gaat veranderen, alleen al door het stimuleren van marktontwikkeling en de verdergaande standaardisatie, die een gecoördineerde inzet vereist. Zo zal het intensiveren van de preconcurrentiële samenwerking in Nederland zorgen voor een betere aansluiting van het aanbod van nieuwe technologie en diensten aan de maatschappelijke vraag. Dit zal de creativiteit in de markt beter benutten. De aandacht van de weggebruiker voor het gebruik van al deze nieuwe diensten kan worden vergroot door competitie en communicatie.

1 Beter faciliteren van de weggebruiker	Werken aan een nieuw perspectief: van aanbodgestuurd naar vraaggestuurd Denken vanuit de behoefte van weggebruikers, minder vanuit de techniek
2 Stimuleren van de marktontwikkeling	Vergroten van de beschikbaarheid en het gebruik van innovatieve marktoplossingen Bijdragen aan de exportwaarde van Nederlandse oplossingen en technologieën
3 Gericht beproeven: van test naar toepassing	Werken aan opschaling van beproefde technieken Massa maken, af van de versnippering
4 Vernieuwen van het verkeersmanagement	*Ruimte* maken voor vernieuwing in het primaire proces van wegbeheerders (meer specifiek: RWS, provincies, gemeenten) Minder afhankelijk maken van tijdelijke financieringsimpulsen, zoals de *Mobiliteitsaanpak* en *Beter Benutten*

A Creëren van condities en randvoorwaarden	*Regievoering:* overheden en markt samen aan het roer Slimmer gebruik maken van mogelijkheden voor preconcurrentiële samenwerking Gericht op stabiliteit en wederzijds vertrouwen
B Monitoring: liggen we op koers?	Periodiek voorzien in sturingsinformatie Gebaseerd op een objectief beeld van de voortgang Lerend vermogen organiseren Koppelen aan de doelen en ambities van het actieprogramma

Zes transitiepaden

Uit de bouwstenen zijn zes centrale transitiepaden afgeleid, die richting geven aan de veranderopgave en daarmee de inhoudelijke basis voor de *Uitvoeringsagenda* vormen.

Transitiepaden

REISINFO	**1** Van collectieve beïnvloeding naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening	
STAND ALONE	**2** Een veranderende rol van wegkantsystemen	COÖPE-RATIEF
	3 Van lokaal/regionaal naar landelijk dekkende reisinformatie en verkeersmanagement	
B2G	**4** Van business to government (B2G) naar business to consumer (B2C) en business to business (B2B)	B2C B2B
	5 Van eigendom van data naar maximale openheid en beschikbaarheid van data (publiek én privaat)	
	6 Van overheidsregie naar publiek-private samenwerking en allianties	

1 Van collectieve beïnvloeding naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening	• De sterke opkomst van private informatiediensten (smartphones/apps, navigatiesystemen, thuis achter de pc) maakt dat de collectieve beïnvloeding (via DRIP's, matrixborden) minder invloed heeft en daarmee minder nodig wordt. • Het ontwikkelperspectief is een consistente mix van collectieve én individuele informatiediensten. • Dit betekent een andere rol- en taakverdeling tussen markt en overheden. • Deze mix zal er op het stedelijk wegennet anders uitzien dan op de snelwegen én zal blijven veranderen.
2 De veranderende rol van wegkantsystemen	• De verwachting is dat bovengenoemde verandering zal leiden tot minder *stand-alone* systemen langs de kant van de weg. Een deel van de functionaliteit van de wegkantsystemen zal immers overlap vertonen met die van systemen in het voertuig en wellicht *hand-helds*. • Coöperatieve systemen maken ook nieuwe functionaliteiten mogelijk, waaronder schokgolfdemping en *platooning*. Dit type functionaliteit heeft een betrouwbare regiefunctie vanaf de wegkant nodig. Ook zal de manier waarop traditionele functies worden uitgevoerd gaan veranderen. Zo kan de functie van lussen in het wegdek voor inwinning van verkeersdata en automatische incidentdetectie, op termijn mogelijk worden overgenomen door directe communicatie tussen voertuigen en de infrastructuur. • Wegkantsystemen voor de traditionele functies zullen door de komst van coöperatieve systemen eenvoudiger, onderhoudsvriendelijker en goedkoper worden.
3 Van lokaal/regionaal naar landelijk dekkende reisinfo en verkeersmanagement	• De weggebruiker reist van deur tot deur en ervaart daarbij het wegennet als één samenhangend geheel. Hij/zij wil niets merken dat verschillende wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor een deel van het wegennet. • Het verkeersmanagement zal daarom nog meer dan nu regionaal en waar nodig nationaal worden opgezet/vormgegeven. Verschillende wegbeheerders geven gezamenlijk uitvoering aan netwerkbrede regelstrategieën. • Deze ontwikkeling geeft aanleiding tot het verkennen van de consequenties, kansen en mogelijkheden die verdergaande samenwerking van wegbeheerders en private partijen bieden voor bijvoorbeeld het gebruik en de inrichting van verkeerscentrales.

4 Van business to government (B2G) naar business to consumer (B2C) en business to business (B2B)	• De overheden streven naar een kosteneffectiever verkeersmanagement. • Door een veranderend perspectief voor private verdienmodellen voor reisinformatiediensten vermindert de noodzaak voor structurele financiering van deze diensten door overheden. • Deze verandering vraagt inzicht in hoe marktpartijen kunnen komen tot sluitende verdienmodellen en de benodigde randvoorwaarden. Dit vraag eveneens dat marktpartijen hun diensten (bijvoorbeeld parkeernavigatie in de steden) vooral richten op (weg)gebruikers (consumers) en het bedrijfsleven (business). • Dit vraagt ook een vertrouwd langetermijnperspectief waarop betrokken partijen hun eigen investeringsstrategieën kunnen baseren.
5 Van eigendom van data naar maximale openheid en beschikbaarheid van data	• Openheid en beschikbaarheid van data is een belangrijke *enabler* voor innovaties in reisinformatie en verkeersmanagement. • Op Europees niveau wordt open data verplicht gesteld voor overheden en Nederlandse overheden stellen alle bij hen beschikbare data over reisinformatie en verkeersmanagement in principe *open* beschikbaar. • Deze verandering vraagt dat alle bij reisinformatie en verkeersmanagement betrokken partijen kunnen beschikken over zoveel mogelijk data en alle *eigenaren* zoveel mogelijk van *hun* data beschikbaar stellen voor anderen, bij voorkeur open maar eventueel onder voorwaarden en tegen betaling.
6 Van overheidsregie naar publiek-private samenwerking en allianties	• Het samenspel tussen overheden (provincies, gemeenten en Rijkswaterstaat) en private service providers (navigatie bedrijven, automotive industrie, geobusiness, verkeersindustrie, ontwikkelaars van diensten en applicaties) en de eindgebruikers verandert, net als de verdienmodellen hierachter. • De onderlinge afhankelijkheid zorgt ervoor dat niet één partij bepalend is en de *overall* regie kan voeren. Er zijn structurele overlegplatforms nodig waarin afspraken kunnen worden gemaakt over bijvoorbeeld standaardisatie en databeschikbaarheid en -kwaliteit.

Samenhang in proeven en experimenten

Om de stap te zetten naar grootschalige implementatie van succesvolle mobiliteitsoplossingen is het testen en beproeven daarvan cruciaal. Een integrale sturing op dergelijke proeven en experimenten vergroot de efficiëntie, het lerend vermogen en vermindert de concurrentie tussen regio's. Projectdoelstellingen zullen moeten worden gekoppeld aan nationale beleidsdoelstellingen. Met het oog daarop heeft de *5 november groep* 4+1 thema's benoemd die een strategisch kader voor samenhangende aanpak van proeven en experimenten biedt. Deze thema's brengen focus aan, en komen centraal te staan in de *Uitvoeringsagenda*. Ze geven richting aan de inzet van rijksmiddelen.

Er is hierbij gekozen voor een 4+1 aanpak, waarbij de 4 inhoudelijke thema's toegesneden zijn op specifieke regionale mobiliteitsopgaven en de '1' hieraan ten dienste staat. Standaardisatie en het technische perspectief overstijgt de 4 inhoudelijke opgaven. Voor het thema techniek en standaardisatie kan onder meer het DITCM samenwerkingsverband worden benut.

Een nadere uitwerking van de thema's is te lezen in het hoofddocument (beschikbaar op www.connekt.nl).



Thema
Netwerkbreed
verkeersmanagement



Thema
Logistiek en
internationaal

Thema
techniek en
standaardisatie



Thema
Multimodale stedelijke
bereikbaarheid



Thema
Automotive
en in-car

En nu aan de slag

De uitdaging

Een gezamenlijke publiek-private *Uitvoeringsagenda*, en de professionals die hieraan gaan werken, zullen de koers van de *Routekaart* operationaliseren. Die agenda kent drie grote uitdagingen:

1 *Verankeren van de structurele verschuivingen* in de rolverdeling tussen overheden en marktpartijen;

2 *Verstevigen van de samenwerking* tussen markt, kennisinstellingen en overheden. De stap van een informeel traject (de *5 november groep*) naar een formeel traject met mandaat en verantwoordelijkheden is nu essentieel. Belangrijk is wel dat het opgebouwde informele netwerk, het vertrouwen en de kennis benut blijven. Dat is nodig voor de totstandkoming en succesvolle realisatie van de *Uitvoeringsagenda*;

3 *Koersvast blijven:* er is geen exact punt op de horizon te duiden waar stapsgewijs naartoe wordt gewerkt, het is een samenwerking waarin fasegewijs resultaten worden geboekt. De *Routekaar*t fungeert als kompas, waarmee de komende jaren waar nodig kan worden bijgestuurd.

De praktijk

We starten nu met het operationaliseren van de *Routekaart*. Een beperkte set aan *routeprojecten* brengt focus en maakt de complexe *Uitvoeringsagenda* beheersbaar. Hiermee gaan we in 2014 zichtbaar aan de slag. De te ontwikkelen investeringsstrategie vormt de verbindende schakel tussen de transitiepaden die in de *Routekaart* zijn beschreven en de activiteiten van de *Uitvoeringsagenda*. Elke transitie impliceert immers de afbouw van de huidige constellatie (diensten, techniek, organisatie en financiën) en de stapsgewijze invoering van een nieuwe constellatie. De investeringsstrategie geeft inschattingen over de budgetten en de noodzakelijke veranderingen en wanneer welke beslismomenten verwacht of nodig zijn.



Van elkaar, met elkaar

De *Routekaart* verwoordt de gezamenlijke verwachting en ambitie van zowel het ministerie van Infrastructuur en Milieu als de marktpartijen, kennisinstellingen en andere overheden/wegbeheerders. Als tweeluik gaan de *Routekaart* en de *Uitvoeringsagenda* concreet invulling geven aan het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg*. Structurele betrokkenheid van alle partijen is een sleutelfactor voor succes. Samen investeren vergroot immers de kwaliteit van diensten en efficiëntie van projecten. En dat brengt de vernieuwing van de reisinformatiediensten en het verkeersmanagement snel dichterbij.

De *Routekaart* is in meer detail uitgewerkt in het hoofddocument *Beter geïnformeerd op weg*. Dit document is digitaal beschikbaar op de website van Connekt (www.connekt.nl).


80
80
80
www.tre-ponti.nl
eye4pets.com
import - export - distribution - supply
High quality
innovative products
inspired by pets
JCL
LOGISTICS

Doelstellingen

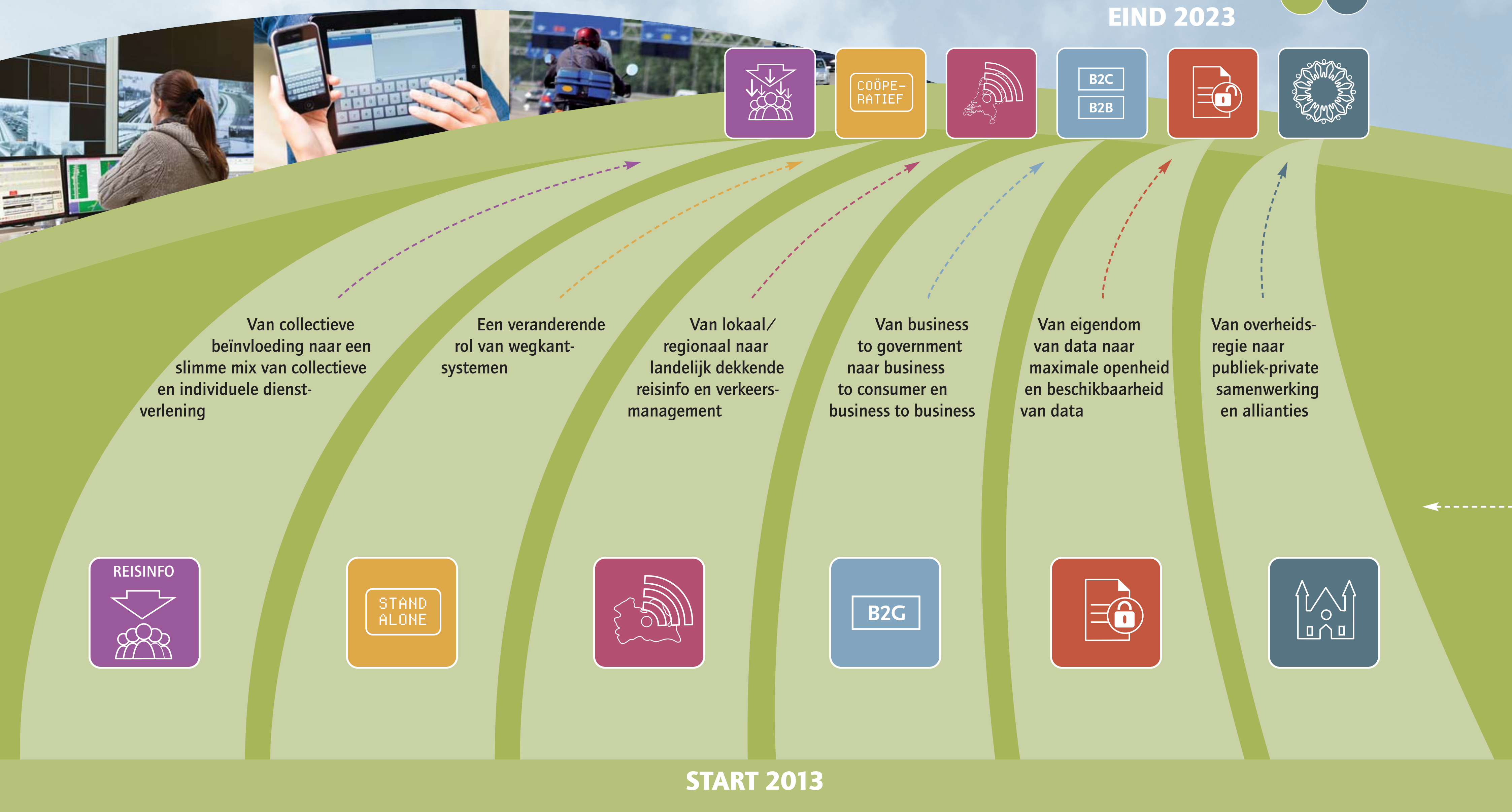
De koers van de *Routekaart* is op deze en volgende pagina's gevisualiseerd in een *infographic*. Hierin is de samenhang tussen doelstellingen, transitiepaden en bouwstenen weergegeven.



Transitiepaden

Van *Routekaart* naar *Uitvoeringsagenda* - Focus op zes transitiepaden

Doelstellingen



Bouwstenen



Via zes bouwstenen naar realisatie

Crëeren van condities en randvoorwaarden	Stimuleren marktontwikkeling
Beter faciliteren van de weggebruiker	Gericht beproeven *van test naar toepassing*
Vernieuwing verkeersmanagement	Monitoring realisatie op koers?


E30
Zoetermeer
Utrecht 34
Arnhem 110
A12
Forepark
Nootdorp

Steunbetuiging

Het actieprogramma wordt gesteund door een bredere groep van marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Onderstaande organisaties hebben aangegeven het initiatief te steunen en graag betrokken te zijn bij de realisatie ervan:

ANWB	*Guido van Woerkom*	Innovactory	*Lucien Groenhuijzen*
ARCADIS Nederland BV	*Gert Kroon*	KpVV	*Wim van Tilburg*
Be-Mobile NV	*Jan Cools*	MAPtm	*Wim Broeders*
BOVAG	*Koos Burgman*	NXP	*Maurice Geraets*
Bussmo	*Lucas Osterholt*	Organizational Coaching	*Rien van der Knaap*
Cachelot	*Paul Potters*	Qolor	*Axel Zandbergen*
Capgemini	*Herbert Ceelen*	Stichting Sims*	*Leo Bingen*
CGI	*Sake Algra*	Trinité Automation	*Frank Ottenhof*
DITCM	*Joëlle van den Broek*	TU Eindhoven	*Ben Rutten*
Goudappel	*Jos van Kleef*	Van Brienen	*Nicole Maas*
HR Groep	*Jacques Goddijn*	Vialis	*Rudi Lagerweij*
IBM	*Eric-Mark Huitema*		

**initiatief van BOVAG & RAI Vereniging*

Diverse overheden zijn via de daarvoor bestaande gremia geïnformeerd over de ambities en koers van het actieprogramma. Het programma wordt ambtelijk positief ontvangen en gesteund. De opgave voor de komende periode wordt om de koers via de *Uitvoeringsagenda* te concretiseren naar het niveau van maatregelen en financiële consequenties. Daarin worden de diverse overheden (met name de provincies, gemeenten en stadsregio's) actief betrokken.

Connekt

Uitgave: Connekt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu - oktober 2013
Auteur: Bart de Mooij
Eindedactie: Iris Casteren van Cattenburch
Vormgeving: KlasseOntwerp
Fotografie: Beeldbank.rws.nl, Canstockfoto, Istockfoto, Nationale Beeldbank
Meer informatie: www.connekt.nl











